

平成3年神審第115号

プレジャーボートキミ号プレジャーボート花がらバージョン衝突事件

言渡年月日 平成5年2月26日

審判庁 神戸地方海難審判庁（早川武彦、井上卓、雲林院信行）

理 事 官 酒井美明

損 害

キミ号ー左舷船首下部外板に擦過傷

花がらバージョンー左舷艇首外板にき裂、左ハンドルに曲損、船長及び指定海難関係人、同乗者が負傷

原 因

キミ号ー船員の常務（衝突回避措置）不遵守、見張り不十分

花がらバージョンー船員の常務（衝突回避措置）不遵守、見張り不十分

主 文

本件衝突は、キミ号が、衝突を避けるための措置をとる時機を失したことと、花がらバージョンが、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったこととに因って発生したものである。

受審人Aを戒告する。

理 由

（事実）

船 種 船 名 プレジャーボートキミ号

長 さ 2.56メートル

機 関 の 種 類 電気点火機関

出 力 36キロワット

受 審 人 A

職 名 船長

海 技 免 状 四級小型船舶操縦士免状

船 種 船 名 プレジャーボート花がらバージョン

長 さ 2.39メートル

機 関 の 種 類 電気点火機関

出 力 30キロワット

指定海難関係人 B

職 名 操縦者

指定海難関係人 C

職 名 船舶所有者

事件発生の年月日時刻及び場所

平成2年6月3日午後0時50分

和歌山県和歌山下津港

キミ号は、D社製のマリンジェットMJ-650TL型と称する全長2.99メートル全幅1.11メートル深さ0.34メートル全高0.95メートルのFRP製水上オートバイで、艇体前部にエンジンルーム、中央上部にステアリングハンドル（以下「ハンドル」という。）ハンドルの後下方に艇尾まで2人が前後して座れる跨乗式シートを備え、ハンドルの左グリップにエンジンスターター及びストップスイッチが、右のグリップにスロットルレバーがそれぞれ取り付けられており、ハンドルの操作はステアリングケーブルを介して艇尾下方のジェットノズルに伝えられ、ノズルの向きを変えることにより艇首方向を変える仕組みとなっていて、推進装置はエンジン直結のインペラ駆動伝達型ジェットポンプ方式となっており、速力はスロットルレバーの操作に即応し、最高時速60.5キロメートルまで自在に増減できるものであった。

したがって操縦に当たって、スロットルレバーを完全に戻した状態とか、エンジンを停止していたりしてはハンドルを切っても変更に必要な推力が得られないため進路変更はできず、また高速で急旋回をすると艇がスピン状態となり、乗艇者が落下するおそれがあることから、旋回時には減速し、ハンドルを切るとともに、操縦者同乗者とも上体を旋回側に少し倒し体重を内側にしながらスロットルを適宜開いて旋回する要があり、また後進装置が設備されているものの、航走中減速したり停止したりする行きあしの制動装置としては使用できず、スロットルレバーを戻し、水の抵抗によって制動するもので、こうした操縦要領は機関の発停方法、発進時の周囲のボートや遊泳者に対する注意とともに取扱説明書に記載されていた。

受審人Aは、キミ号の所有者及びその家族、友人ら十数人とともに船遊びの目的で、平成2年6月3日正午ごろ和歌山下津港有田区第1区の地ノ島に上陸し、同午後0時30分ごろA受審人ほか1人がキミ号に同乗し、地ノ島11.5メートル山頂（以下「山頂」という。）から北29度東（磁針方位、以下同じ。）530メートルばかりの浜辺を発し、付近海域で適宜航走した。

A受審人は、水上オートバイに乗るのは初めてであったものの、取扱説明書などは読んでおらず、最初のうちは同乗者が操縦し、同0時45分ごろ同乗者と交代してA受審人が操縦に当たり、見よう見真似で覚えた操縦機器を操作して航走し、やがて同島南東端の岩場付近に向かうこととし、同時49分半少し前山頂から北40度東660メートルばかりの地点を発進し、針路をほぼ南12度東に定め、機関を毎時20キロメートルばかりにかけて進行した。

発進して間もなくA受審人は、右舷艇首17度250メートルばかりの浜辺に花がらバージョンを初認し、止まっているようであったので意に介さずにいるうち、同0時49分半少し過ぎ、右舷艇首20度170メートルばかりに、動き始めた様子の花がらバージョンを再び認め、その後同艇が自艇の前路に向け方位がほとんど変わらず接近し、衝突の危険が差し迫ったが、初認時の方位より少し後方に認め

たことから相手艇の前路を無難に航過し得るものと思い、速やかに行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとることなく続航中、同時50分僅か前相手艇と至近距離に接近したとき、衝突の危険を感じ、減速するとともに右転しようとしてハンドルを操作したものの意のごとくならず、あわててスロットルレバーを握りしめたため、スロットル全開となり、急激に右回頭し、同0時50分山頂からほぼ北57度東570メートルばかりの地点において、南20度西に向首したキミ号の艇首が、花がらバージョンの左舷艇首に前方から約2点の角度で衝突した。

当時、天候は晴で風力1の北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期であった。

また、花がらバージョンは、D社製のマリンジェットMJ-650Tと呼称され、MJ-650TL型と構造性能的にはほぼ同じで、ただ後進装置がなく、全体的にやや小型の全長2.77メートル全幅1.02メートル深さ0.27メートル全高0.87メートルのFRP製水上オートバイで、指定海難関係人C及び同B等一行十数人が同日地ノ島東岸に至り、同艇のほか1人乗りのジェットスキー4隻を伴い、船遊びに供していた。

ところで、水上オートバイの操縦に携わるには船舶職員法の規定により、四級以上の小型船舶操縦士の免許を必要とされ、C指定海難関係人は、同規定について十分知っており、B指定海難関係人及びほか1人が無資格であることもわかっていたが、せっかくレジャーにきたのだからと同行の誰でも自由に乘って差し支えない旨を告げ、浜辺でB指定海難関係人ほか1人が花がらバージョンに乗艇しようとしているのを見かけたものの、無資格者のみに操縦させないよう措置することなく放任していた。

B指定海難関係人は、海技免状を受有しておらず、前年夏季に4度ばかりC指定海難関係人の兄が操縦する水上オートバイの後部座席に同乗して操縦の手解きを受けたものの、乗艇するのは今年になって初めてで、無資格者のみの乗艇が違反であることを知っていたが、ちょっと操縦してみようと軽い気持ちで乗艇し、同じく無資格の同乗者を後部座席に乗せ、同日午後0時49分半ごろ山頂から北59度東500メートルばかりの浜辺を発し、針路をほぼ北47度東に定め、機関を毎時10キロメートルばかりにかけて航走を開始した。

発進したころB指定海難関係人は、左舷艇首40度220メートルばかりのところに、自艇の前路を右方に横切る態勢のキミ号を認めることができる状況で、その後方位がほとんど変わらず衝突の危険が切迫したが、平均して時速約10キロメートルで航走したものの、なかなか速力が一定せず、速くなったり遅くなったりし、スロットルレバーの操作に気をとられ、左方に対する見張りが不十分となり、キミ号の接近に気付かず、速やかに行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとらないで続航中、同0時50分僅か前左舷至近に迫ったキミ号を認めたものの、なにをするいとまもなく、原針路のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、キミ号は左舷艇首下部外板に擦過傷を生じ、花がらバージョンは左舷艇首外板にき裂と左ハンドルに曲損を生じ、A受審人は右膝、左肩胛部及び左頸部に挫傷を負い、B指定海難関係人は頭部外傷、頸部捻挫、顔面座創、歯牙損傷のほか左第9肋骨を骨折し、同乗の右衛門佐則子は頭部外傷、右肩関節挫傷、頸部捻挫及び左手指挫傷の傷を負った。

(原因)

本件衝突は、和歌山下津港地ノ島東岸において、キミ号及び花がらバージョンの両艇が、発進後短時

間のうちに接近し切迫した危険のある状況となった際、キミ号が、衝突を避けるための措置をとる時機を失したことと、花がらバージョンが、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったこととに因って発生したものである。

(受審人等の所為)

受審人Aが、発進後間もなく花がらバージョンを視認し、衝突のおそれがさし迫っていることを認めた場合、速やかに行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があったのに、これを怠り、相手艇の前路を無難に航過できるものと思い、速やかに衝突を避ける措置をとらなかったことは職務上の過失である。A受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

指定海難関係人Bが、無資格でありながら花がらバージョンを操縦し、見張り不十分のまま航走したことは本件発生の原因となる。B指定海難関係人に対しては勧告しない。

指定海難関係人Cが、花がらバージョンの所有者として、同艇を船遊びに供するにあたり、無資格者に操縦させないよう措置しなかったことは本件発生の原因となる。C指定海難関係人に対しては勧告しない。

よって主文のとおり裁決する。